Die Geschichte der Eisenbahnen im Raum Bernburg

Eine Kurzfassung über 160 Jahre Eisenbahngeschichte in unserer Heimat

Niedergeschrieben von Rainer Dill, Bernburg

Im Jahre 1845 kam es im damaligen Herzogtum Anhalt zu ersten ernsthaften Plänen über den Bau einer Eisenbahn von Köthen nach Bernburg. Köthen hatte bereits seit dem 19. Juni 1840 eine Eisenbahnverbindung nach Magdeburg, und diese Strecke war dann bis Halle schon ab dem 23. Juli 1840 durchgehend befahrbar. Die Berlin - Anhaltische - Eisenbahngesellschaft hatte in dieser Zeit mit dem Bau einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von Berlin nach Köthen begonnen, auf anhaltischer Seite war das erste Teilstück zwischen Dessau und Köthen am 1. September 1840 in Betrieb genommen worden.

Auf Initiative des Herzogs von Anhalt-Cöthen und des Herzogs von Anhalt-Bernburg kam es 1845 zur Gründung der „Anhalt - Cöthen - Bernburger - Eisenbahn" Gesellschaft. Am 13. Oktober 1845 wurde von der Herzoglichen Landesregierung die Genehmigung für den Bau einer Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg erteilt.

Die Trassierung der Eisenbahnstrecke war relativ problemlos. In Köthen wurde der Bahnhof für diese Gesellschaft an der heutigen Friedrich-Ebert-Straße/Ecke Bahnhofsvorplatz errichtet. Einziger Bahnhof auf der Strecke war Biendorf. In Bernburg verlief die Trasse von Roschwitz kommend in einen leichten Bogen am heutigen Jugendheim in der Gröbziger Straße vorbei bis zum heutigen Makarenkohaus. Teile dieses Hauses gehörten damals zum ersten Bernburger Bahnhof.

Der neue Bahnhof entstand erst ab 1864. Mit der gleichzeitigen Erweiterung der Strecke von Bernburg über Güsten - Aschersleben nach Halberstadt konnte der neue Bahnhof zusammen mit der nun durchgehenden Eisenbahnverbindung am 10. Oktober 1865 für den Personenverkehr in Betrieb gehen. Der Güterverkehr wurde erst 6 Monate später am neuen Güterschuppen aufgenommen.

In den ersten Jahren war das Güteraufkommen in Bernburg noch recht bescheiden. Viele kleine und mittlere Betriebe waren bereits vorhanden, und für das Verladen auf die Eisenbahn genügten der Güterschuppen und die Lade-straße. Erst mit dem Entstehen des Solvaywerkes ab 1880 entstanden östlich des Bahnhofs die ersten Anschlussgleise. Hier gab es schon einen Unterschied hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse. Während das Gleis zum Solvaywerk ein Werkbahngleis war, gehörten die Ende des 19. Jahrhunderts entstandenen Anschlussgleise über die Hegestraße der Stadtgemeinde Bernburg, ebenso das Gleis in südlicher Richtung über die Straße nach Roschwitz und der dort 1911 gebaute Übergabebahnhof für das Kaliwerk, für die Firma Siedersleben & Co und für die Firma Schütze. Östlich des Bahnhofs gab es eine ganze Reihe von Bahnkunden bzw. Direktanschließern.

Von diesen städtischen Gleisen hinter der Hegestraße gab es dann weitere Anschlussgleise zu den einzelnen Firmen und Betrieben wie z.B. der Zucker-fabrik Dröbel, dem städtischen Gaswerk an der Köthener Straße, über der Köthener Straße die Firma Kessler & Sohn sowie Firma Rudloff & Marts

In die seit nach 1880 fällt auch die Errichtung des Bahnbetriebswerkes Bernburg. Dieses Bw verlor erst 1967 seine Eigenständigkeit, wurde Einsatz-stelle des neuen Groß-Bw Güsten und erst 1991 aufgelöst.

Der Bahnhof Bernburg entwickelte sich in den ersten Jahre zu einem beacht-lichen Güterumschlagsplatz und Rangierbahnhof; auch im Personenverkehr gab es nach der Inbetriebnahme der Strecke nach Könnern 1889 und nach Calbe/Saale 1890 einen deutlichen Zuwachs. Über Jahrzehnte hinweg hat der Bahnhof Bernburg nichts von seiner regionalen Bedeutung verloren. Selbst heute noch ist, gemessen an der allgemeinen rückläufigen Entwicklung seit 1990, das Verkehrsaufkommen besonders im Güterverkehr beträchtlich.

Die Bedeutung der Eisenbahn in Bernburg wurde aber nicht nur allein durch die hier ansässige Industrie bestimmt. Auch die im Umland entstandenen Neben-bahnstrecken haben ihre Entstehung den angesiedelten Industriebetrieben zu verdanken. Es waren besonders nach dem ersten Weltkrieg beachtliche Leistungen, die auf dem Bernburger Bahnhof bewältigt werden mussten.

Die Nebenbahnstrecke nach Calbe/S.-West über Nienburg hat heute nur noch regionale Bedeutung. Lediglich auf dem Abschnitt bis zum Abzweig Zement-werk rollen noch Ganzzüge. Auch die Strecke nach Könnern hat schon bessere Zeiten erlebt. Heute wird nur noch das Flanschenwerk Bebitz im Strecken-rangierbetrieb von Könnern aus bedient, und die 1993 in Betrieb gegangene Zuckerfabrik Könnern wird mit Ganzzügen angefahren.

Die in den zurückliegenden Jahren stillgelegten Strecken Bebitz-Alsleben und Biendorf-Gerlebogk mit späterer Vereinigung Gerlebogk-Nauendorf sind heute kaum noch in der Natur erkennbar. Auch die Strecke von Strenzfeld nach den Junkerswerken ist für viele schon in Vergessenheit geraten.

Lang ist auch die Liste der Industriegleisanschlüsse. Betrachten wir nur einmal den Bahnhof Baalberge. In östlicher Richtung verlief aus dem Bereich der Ladestraße das Anschlussgleis zur Ziegelei. Nordwestlich vom Bahnhof befand sich das Kaliwerk Solvayhall (nach 1945 Friedenshall) mit seinen umfang-reichen Gleisanlagen. 1961 wurde von hier ein Gleis zum Kaliwerk Bernburg-Gröna verlegt. In südwestlicher Richtung gab es noch eine Verladestelle für Kies, die Reste dieser Anlage sind heute noch erkennbar.

Westlich des Streckengleises nach Könnern führte das Anschlussgleis zur Grube Plömnitz, welches die Bahnstrecke nach etwa 1 km unterquerte. Neben diesem Gleis führte aus dem Bahnhof Baalberge noch ein weiteres Gleis zum Schacht Peißen an der Straße Peißen - Klein-Wirschleben. Vor dem Schacht Peißen gab es einen weiteren Abzweig zum Schacht Solvayhall II am sauren Anger. All diese Trassierungen sind heute noch sehr gut im Landschaftsbild zu erkennen.

Schließlich gab es noch unmittelbar am südlichen Bahnhofsausgang einen Gleis-anschluß zur chemischen Fabrik Dr. Brand. Dieses Gleis führte aus dem Bahnhof zwischen den Streckengleisen nach Köthen und dem Streckengleis nach Könnern. Die Fabrik besaß eine eigene Lok, denn der Lokschuppen auf dem ehemaligen Betriebsgelände ist auch heute noch als solcher erkennbar.

In Biendorf gab es zur Zuckerfabrik, welche aber bereits im Jahre 1935 durch ein Großfeuer vernichtet wurde, einen Gleisanschluß, im Bahnhofsbereich selbst noch neben dem Güterschuppen eine recht langgestreckte Ladestraße.

In Ilberstedt hatte die Zuckerfabrik ebenfalls ein Anschlussgleis. Das Fabrik-gelände war nach dem Zweiten Weltkrieg Spiritusfabrik und wurde Ende der fünfziger Jahre der VEB Galvano. Zu dieser Zeit wurden die Gleisanlagen wieder abgerissen.

Erwähnenswert ist noch das in den sechziger Jahren geplante Mischsalzwerk in der Nähe von Aderstedt. Für dieses Werk sind ab 1964 im westlichen Teil des Bahnhofes Ilberstedt ein Übergabebahnhof mit drei Gleisen und ein Gleis bis etwa 500 m vor dem neuen Werkgelände verlegt worden. Auf diesen Gleisen ist nie ein Zug gefahren! 1967 erfolgte der Rückbau der Gleisanlagen.

Auch an der Strecke nach Nienburg sind zwei Anschlussstrecken interessant. Da ist einmal die Strecke zu den Junkerswerken zu erwähnen, welche 1934 gebaut wurde und vor dem heutigen Haltepunkt Strenzfeld abzweigte. Am ehemaligen Haltepunkt Fliegerhorst war der Übergabebahnhof. Etwa 1938 wurden im nörd-lichen Teil des Geländes die Fabrikationsstätten der Junkerswerke errichtet. Dazu gehörten auch umfangreiche Gleisanlagen, so z.B. auch der Haltepunkt Junkerswerke und ein Lokschuppen.

1960 begann der Aufbau des neuen Zementwerkes in Bernburg. Dazu wurden neben dem Streckenabzweig ein Übergabebahnhof sowie umfangreiche Gleis-anlagen im Werksgelände errichtet.

Die Solvaywerke haben von Beginn an ihren Schienenanschluss im Bahnhofs-gelände gehabt. Von Interesse dürfte aber hier die 1958 errichtete schmalspurige elektrisch betriebene Werkbahn sein, welche noch heute den Kalkstein aus dem Tagebau in das Werksgelände transportiert.

Nachfolgend nun eine Zeittafel mit den wichtigsten Daten zur Eisenbahn-geschichte im Raum Bernburg.

18.7.1833	Erster Entwurf eines deutschen Eisenbahnnetzes von Friedrich List
7.12.1835	Erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth
9.4.1839	Erste deutsche Fernbahn von Leipzig nach Dresden
23.7.1840	Eisenbahnstrecke Magdeburg - Halle eröffnet
1.9.1840	Die Berlin - Anhaltische - Eisenbahn - Gesellschaft eröffnet die Teilstrecke von Köthen nach Dessau
10.9.1841	Gesamtstrecke von Berlin bis Köthen fertig gestellt
15.5.1843	Strecke Magdeburg - Halle durchgehend zweigleisig
1.11.1843	Erster fahrplanmäßiger Güterzug Deutschlands von Magdeburg nach Halle
1845	Gründung der „Anhalt - Cöthen - Bernburger - Eisenbahn“ Gesellschaft
13.10.1845	Genehmigung zum Bau der Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg
30.8.1846	Fertigstellung der Eisenbahnstrecke und Abnahme
10.9.1846	Aufnahme des Personenverkehrs zwischen Cöthen und Bernburg. Der erste Bahnhof befand sich im heutigen Stadtgebiet östlich des Rheineplatzes
1847	Die Berlin-Anhalter-Eisenbahn-Gesellschaft legt einen Plan vor für eine Fernbahn von Cöthen über Bernburg, Ballenstedt durch den Harz bis nach Göttingen. Das Vorhaben scheitert am Veto des anhaltischen Herzogtums
2.4.1857	Strecke Biendorf - Gerlebogk eröffnet, zunächst nur für den Kohletransport

20.7.1858	Lebendorfer Kohlebahn nach Beesenlaublingen und weiter bis Mucrena geht als Schmalspurbahn mit 733 mm Spurweite in Betrieb, anfangs nur mit Pferde, ab 1871 mit 2 Dampfloks. 1875 wird eine Verbindungsbahn von der Grube Wilhelm zur Grube Leopold gebaut
10.10.1865	Der heutige Bahnhof ist fertig gestellt. Mit der Aufnahme des durchgehenden Zugbetriebes von Bernburg über Güsten, Aschersleben, Wegeleben bis nach Halberstadt wird auch der Bahnhof eingeweiht. Der Güterverkehr wird erst am 12. April 1866 aufgenommen. Bis dahin wurde dieser noch am alten Bahnhof durchgeführt
1871	Nach dem Deutsch-Französischen Krieg werden die ersten Pläne für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Berlin bis in den hessischen Raum erarbeitet. Dabei taucht u.a. auch das Projekt einer privaten Bahngesellschaft von Berlin nach Frankfurt/Main mit einer Linienführung über Bernburg auf. Das Projekt wurde nicht realisiert
15.10.1871	Könnern erhält ersten Eisenbahnanschluss von Aschersleben
1879	Die Strecken Cöthen - Bernburg und Biendorf - Gerlebogk werden von der preußischen Staatseisenbahn übernommen
28.7.1881	Solvay erhält nach langem Kampf die Konzession zur Sodaherstellung
Nov. 1881	Das Solvaywerk kann nach langen Verhandlungen mit der Stadt endlich den ersten Industriegleisanschluss vom Bahnhof Bernburg aus über die Köthensche Straße bauen
1.11.1889	Der Bahnhof Baalberge wird eingeweiht, gleichzeitig beginnt der Eisenbahnverkehr auf der Strecke nach Könnern
1890	Mit dem Bau des Kaliwerkes Solvayhall wird vom Bahnhof Baalberge aus ein Industriegleisanschluss verlegt. Gleichzeitig wird eine Werkbahnstrecke zur Schachtanlage Plömnitz gebaut
15.8.1890	Erster Zug von Bernburg nach Nienburg und weiter bis Calbe/Ost. Zu dieser Zeit hießen die Bahnhöfe in Calbe noch Calbe/Stadt und Grizehne. Die Verbindungskurve zwischen beiden Bahnhöfen wurde bereits am 15. September 1882 für den Güterverkehr in Betrieb genommen

1891	Das erste Anschlussgleis der Stadtgemeinde Bernburg über die Hegestraße wird bis zum städtischen Schlacht- und Viehhof gebaut
1895	Von diesem Gleis wird für die Zuckerfabrik Dröbel ein Gleis-anschluss errichtet
1.4.1897	Bernburg nimmt die Straßenbahn ihren Betrieb auf
23.4.1898	Staatsvertrag zwischen dem Königreich Preußen und dem Herzogtum Anhalt zum Bau einer Eisenbahn von Nauendorf nach Gerlebogk
1898/1899	Strecke Köthen - Bernburg zweigleisig
5.10.1900	Eröffnung der Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn
1901	Vertrag zwischen der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung und der Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn über die gemeinsame Betriebsführung von Biendorf bis Nauendorf durch die Kleinbahn-Gesellschaft
1901	Von der Werkbahn Solvayhall wird ein weiteres Werkbahngleis zum Schacht Peißen gebaut. Der Schacht Solvayhall 2 (am sauren Anger) wird 1904 mit einem Gleis an diese bestehende Strecke angeschlossen
17.12.1905	Die auf Normalspur umgebaute ehemalige Kohlebahn geht als neue Privatbahn für den Personen- und Güterverkehr von Bebitz nach Beesenlaublingen in Betrieb
1907	Die Ziegelei östlich von Baalberge bekommt ein Anschlussgleis
1907	Die KPEV legt erste Pläne für eine Elektrifizierung von Cöthen nach Bernburg vor. Dies wäre die erste elektrische Strecke Deutschlands gewesen. Leider wurden die Pläne nicht realisiert
14.5.1908	Fertigstellung der Saalebrücke bei Alsleben, nunmehr von Bebitz bis Alsleben durchgehender Zugbetrieb

24.12.1908	In Güsten wurden die ersten Akku-Triebwagen beheimatet. Sie wurden u.a. zwischen Aschersleben und Bernburg, ab Sommer 1908 bis Baalberge und ab Sommer 1914 bis Köthen eingesetzt
6.5.1911	Flanschenwerk Bebitz gegründet, neue Gleise im Werksgelände werden verlegt
1911	Vom Bahnhof Alsleben wird ein Gleisanschluss zur Zucker-fabrik gebaut
1911	Eröffnung der Schachtanlage Johanna bei Ilberstedt und Errichtung eines Anschlussgleises vom Bahnhof Ilberstedt
24.12.1916	Eröffnung der Strecke Könnern - Rothenburg. Die Betriebsführung wird ab 1926 von der Kleinbahn Bebitz - Alsleben übernommen
1920	Die Zuckerfabrik Dröbel baut eine schmalspurige Transportbahn von Dröbel nach Patzetz, hier ist Anschluss an die bestehende ehemalige Pferdeeisenbahn nach Groß Rosenburg
1920	Im Bw Güsten werden die ersten dreiteiligen Akku-Triebwagen beheimatet. Sie verkehren u.a. auf der Strecke zwischen Aschers- leben und Köthen sowie ab 1925 zwischen Bernburg und Könnern. Diese Relationen gab es bis Ende der vierziger Jahre!
19.4.1921	Nach einer Unterbrechung vom 17. Januar 1917 bis 8. März 1920 stellt die Straßenbahn in Bernburg ihren Betrieb endgültig ein
1926	Vom Bahnhof Alsleben wird ein Gleis zur Stadtmühle gebaut
1934	Bau einer Abzweigstelle vor dem Haltepunkt Bernburg - Strenzfeld und eines Gleisanschlusses zum im Aufbau befindlichen Militär-flugplatz
1938	Erweiterung dieser Gleisanlagen und gleichzeitige Errichtung der Junkers-Flugzeugwerke. Die Haltepunkte „Fliegerhorst“ und „Junkerswerke“ entstehen
9.6.1940	In Bernburg fährt der erste Culemeyer-Straßenroller

1945	Zwischen Köthen und Güsten wird das zweite Streckengleis demontiert
18.08.1945	Bildung der neuen RbD Magdeburg. Das Bw Bernburg wird dieser Direktion zugeordnet
1946	Demontage der Junkerswerke und Rückbau der gesamten Gleisanlagen als Reparationsleistungen an die Sowjetunion
1946-1948	Auf der Strecke von Biendorf nach Gerlebogk rollen pausenlos Güterzüge mit Trümmerschutt aus Magdeburg, welcher in die ehemaligen Braunkohlengruben verkippt wird. Teilweise wurden dazu gesonderte Gleise verlegt. Ende 1948 wird der Betrieb auf dieser Strecke eingestellt, die Gleisanlagen werden abgerissen
1949	Nach der Übernahme der Privatbahnen durch die Deutsche Reichsbahn wird der Lokschuppen Alsleben eine Außenstelle des Bw Bernburg und der Lokschuppen Rothenburg ein Lokbahnhof des Bw Aschersleben
1952	Errichtung der Haltepunkte Waldau an der Strecke nach Calbe/S. und Frenz an der Strecke nach Köthen
1955	In Bebitz entsteht ein neuer Betriebsteil des Flanschenwerkes mit neuen Gleisanlagen
1958	Bau der elektrisch betriebenen 900mm-Schmalspurbahn vom Sodawerk zum Kalksteinbruch
1958	Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Strenzfeld an der Strecke nach Calbe/S.
1959	Rückbau der Gleisanlagen zum sauren Anger und zum Schacht Peißen
Jan. 1959	Mit Beendigung der Rübenkampagne stellt die schmalspurige Rübenbahn ihren Betrieb ein, bis zum Sommer 1959 sind die Gleisanlagen abgebaut und größtenteils verkauft. Die Zuckerfabrik stellt Anfang 1965 mit der Beendigung der Kampagne die Rübenverarbeitung ein. Die Fabrikanlagen werden weiter als Trocknungswerk genutzt

1960	Bau eines Anschlussgleises von der Strecke Bernburg - Nienburg für das neue Zementwerk
1961	Vom Kaliwerk Friedenshall (bis 1945 Solvayhall) wird ein neues Werkbahngleis zum Kaliwerk Gröna gebaut
1962	Zwischen Aschersleben und Güsten wird das zweite Streckengleis wieder aufgebaut
21.5.1963	Reiseverkehr Könnern - Rothenburg eingestellt
28.9.1963	Reiseverkehr Nauendorf - Gerlebogk eingestellt
1964	Rückbau des Anschlussgleises nach Plömnitz
1964	Umbau des Bahnhofes Ilberstedt im westlichen Bahnhofsbereich und Bau eines neuen Anschlussgleises zum neuen Werkbahnhof des geplanten neuen Mischsalzwerkes in der Nähe von Aderstedt. Auf diesen Schienen ist nie ein Zug gefahren, 1967 wieder Rückbau
21.5.1966	Reiseverkehr Bebitz - Alsleben eingestellt
1965-1968	Umbau des Rangierbahnhofes Baalberge und Neubau eines Gleises zum neuen Werksbahnhof im Steinsalzwerk. Gleichzeitig beginnt der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises im Raum Bernburg
1967	Zum Jahresanfang stellt das Bw Bernburg seine Lokunterhaltung ein. Die 57 1680 ist die letzte in Bernburg ausgewaschene Lok.
1967	Das Bahnbetriebswerk Bernburg verliert seine Eigenständigkeit und wird eine Einsatzstelle des neuen Groß-Bw Güsten. Im Lok-schuppen werden nur noch drei Gleise zum Abstellen der Loks benötigt, die übrigen Gleise nutzen nun die Bahnmeisterei und andere DR-Dienststellen. Bernburg ist damit ohne Werkstatt!
1967	Strecke Güsten - Köthen wieder durchgehend zweigleisig befahrbar

1.1.1969	Das neue Anschlussgleis von Baalberge zum Steinsalzwerk geht in Betrieb. Gleichzeitig werden die alten Gleisanlagen zum alten städtischen Übergabebahnhof an der Gröbziger Straße abgebaut
1974	Güterverkehr auf der Strecke von Gottgau bis Gerlebogk eingestellt
Juni 1978	Anläßlich der 100Jahr-Feier des Bw Güsten fährt ein Sonderzug die Belegschaftsmitglieder zu den Feierlichkeiten nach Alsleben mit einem Sonderzug. Dieser ist bespannt bis Bebitz mit der 03 2105, hier übernahm dann die 50 3511
26.9.1981	Offiziell letzter planmäßiger Einsatz einer Dampflok der Einsatz-stelle Bernburg für die 50 3564. Diese Lok ist dann aber doch noch bis 1986 im Einsatz. In dieser Zeit sind auch in Bernburg täglich Staßfurter Dampfloks der Baureihe 41 zu sehen. 1982 war in den Sommermonaten die 01 1512 vor Reisezügen anzutreffen
1988	Mit der Rekonstruktion der Ziegelei Baalberge wird auch die Eisenbahnbrücke über die Fuhne neu gebaut. Danach ist jedoch nie ein Zug auf diesem Anschlussgleis gefahren
1990	letzter Transport eines Kesselwagens mit dem Culemeyer-Straßen-roller in Bernburg zum Serumwerk
1990	Das Trocknungswerk Dröbel wird stillgelegt, das Anschlussgleis wird nun nicht mehr genutzt
1991	Die Zuckerfabrik Alsleben wird stillgelegt und wenige Jahre später abgerissen
1991	Beginn der Bauarbeiten für eine neue Zuckerfabrik nördlich von Könnern mit gleichzeitiger Errichtung eines Gleisanschlusses. Die Fabrik geht im Oktober 1993 in Betrieb
21.09.91	Auflösung der Einsatzstelle Bernburg
31.12.1994	Einstellung des gesamten Bahnverkehrs von Bebitz nach Alsleben

1994	Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn werden privatisiert und gehören nunmehr zur Deutschen Bahn AG
29.5.1994	Der Bahnhof Neugattersleben wird für den Reiseverkehr geschlossen, 1997 wird die Auflassung des Bahnhofs als Betriebsstelle wirksam
23.11.1995	Großbrand im Güterschuppen Bahnhof Bernburg
30.8./1.9.1996	150 Jahre Eisenbahn in Bernburg. Das Jubiläum geht etwas unter im zeitgleich stattfindenden 1. Sachsen-Anhalt-Tag. Eine bescheidene Lokausstellung der DB-AG, eine kleine Modelleisenbahnausstellung des MEF Bernburg und eine in der MZ veröffentlichte Reminiszenz über die Eisenbahngeschichte Bernburgs sollen an die Historie erinnern
23.5.1998	Reiseverkehr für den Personennahverkehr zwischen Güsten und Wiesenburg (Kanonenbahn) eingestellt. Bis zum 11.12.2004 fahren noch am Wochenende Reisezüge auf der Relation Berlin - Harz sowie wochentags vereinzelt Güterzüge. Die DBAG hat inzwischen die Stilllegung dieser Strecke beantragt
1998	letzter planmäßiger Einsatz einer roten Ferkeltaxe von Bernburg nach Könnern
2001	Die ersten Privatbahn-Gesellschaften übernehmen im Raum Bernburg Güterzugleistungen
2002	Die ersten Triebwagen der BR 628 übernehmen auf der Strecke Bernburg - Calbe/S.-Ost den Reiseverkehr und lösen hier endgültig die Ferkeltaxen ab. In den ersten Monaten fahren noch vom Land Thüringen ausgeliehene Triebwagen
2003	Auf der Strecke nach Könnern fahren nun auch Triebwagen der BR 628, auf dieser Strecke fährt im Juli die letzte Ferkeltaxe der DBAG. Auf der Strecke Aschersleben - Dessau verkehren als Regionalbahn-Züge Triebwagen der BR 642. Damit haben auch die lokbespannten Züge ausgedient
2004	Die im Fahrplantakt verkehrenden Regionalbahnzüge zwischen Aschersleben und Dessau werden von den modernen Triebwagen der BR 642 gefahren, die zusätzlich verkehrenden Züge von der BR 628, dabei Mo –Fr der Frühzug aus Dessau in Doppeltraktion. Die Regionalexpresszüge fahren mit Triebwagen der BR 628, gleichfalls auch die Regionalbahnzüge nach Könnern und nach Calbe/S

2005	Ab Anfang Februar haben die alten Triebwagen der BR 628 auf der Hauptstrecke Aschersleben – Dessau ausgedient, alle Züge werden mit der modernen BR 642 gefahren. Auch nach Könnern kommen die neuen Triebwagen zum Einsatz

Diese Zeittafel ist auf der Grundlage verschiedener Quellen entstanden, sie ist nur ein Auszug aus der umfangreichen Eisenbahngeschichte Bernburgs und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Hinweise, Berichtigungen und Ergänzungen werden stets dankbar vom Autor entgegen genommen.